RAPPORT DU COMITÉ DIONNE

SERVICE AÉ...

SIGNALISATION ROUTIÈRE

LIMITES DE VITESSE

ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER

APPLICATION, RÉGLEMENTATION, QUESTIONS PÉNALES

TAXI

TRAVERSES MARITIMES

VOIRIE, RÉCLAMATIONS, PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

HALTES ROUTIÈRES

Québec

87-00709/

RAPPORT DU COMITÉ SUR LES HALTES ROUTIÈRES

PRÉSENTÉ
PAR

MADAME FRANCE DIONNE
DÉPUTÉE DE KAMOURASKA-TÉMISCOUATA

À

MONSIEUR MARC-YVAN CÔTÉ
MINISTRE DES TRANSPORTS

QUÉBEC, NOVEMBRE 1986

Dépôt légal - 4e trimestre 1986
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-16826-7

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports, 1986

AVANT-PROPOS

Pour atteindre les objectifs fixés par son mandat, le Comité a tenté de faire une consultation des principaux intervenants qui soit la plus complète possible.

Toutes les informations statistiques et financières disponibles ont été traitées dans un contexte d'analyse et peuvent différer légèrement des données officielles.

Enfin, ce document n'est publié que pour l'information du public et ne représente pas nécessairement la politique officielle du Gouvernement.

Il est présenté par la présidente du Comité, madame France Dionne, membre de l'Assemblée nationale. Bien qu'un membre du Comité soit un fonctionnaire, ce rapport ne peut engager la responsabilité du Ministère puisque la participation de ce fonctionnaire ne s'est pas effectuée dans le cadre normal de ses attributions.

R E M E R C I E M E N T S

Au nom des membres du Comité d'étude sur les haltes routières et en mon nom personnel, je tiens à remercier tous ceux et celles qui ont participé de près ou de loin à l'élaboration de ce rapport.

Je tiens particulièrement à souligner la collaboration de mes collègues députés à l'Assemblée nationale, des associations touristiques régionales, des restaurateurs, des cantiniers, des camionneurs, des représentants du ministère du Tourisme et du ministère des Transports qui nous a permis d'obtenir une vue d'ensemble de la problématique des haltes routières.

Je m'en voudrais de terminer sans souligner l'énorme travail du personnel administratif qui nous a soutenus pendant tout l'été et qui est, à mon avis, indispensable pour la présentation d'un tel rapport.

Sincèrement,

France Dionne
Députée de Kamouraska-Témiscouata

et les membres de son Comité

Luc Castonguay
Caroline Schwab
Alain Vallières

TABLE DES MATIÈRES

PAGES

PROPOS PRÉLIMINAIRES

. Avant-propos iii
. Remerciements v
. Liste des personnes et organismes consultés ix

CHAPITRE I 1

1. INTRODUCTION 1

1.1 Le mandat du Comité de travail 1

1.2 Le schéma de travail 1

1.3 Rôle des haltes routières et politique du ministère des Transports 1

CHAPITRE II 5

2. SITUATION ACTUELLE 5

2.1 Problématique 5

2.1.1 Réseau principal 5
a) Aires de repos sécuritaires 5
b) Restauration 5
c) Information touristique 7
d) Vitrines sur l'environnement 8
e) Cabines téléphoniques 8
f) Accès à un site panoramique 9

PAGES

2.1.2 Réseau complémentaire 9
2.1.3 Immobilisation et entretien 10

2.2 Expérience extérieure 11

CHAPITRE III 15

3. ORIENTATIONS ENVISAGÉES 15

3.1 Réseau principal 15
a) Aires de repos sécuritaires 15
b) Restauration 15
c) Information touristique 22
d) Vitrines sur l'environnement 23
e) Cabines téléphoniques 23
f) Accès à un site panoramique 24

3.2 Réseau complémentaire 24

CHAPITRE IV 27

4. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS 27

4.1 Réseau principal 27

4.2 Réseau complémentaire 30

ANNEXES

BIBLIOGRAPHIE

LISTE DES ORGANISMES CONSULTÉS

Sûreté du Québec	1986-07-16
Service de l'environnement - Ministère des Transports - Projet de vitrines sur l'environnement	1986-08-05
Union des municipalités	1986-08-05
Association des propriétaires des cantines mobiles de l'est du Québec (A.P.C.M.E.Q.)	1986-08-06
Association touristique régionale associée du Québec	1986-08-06
Club automobile du Québec	1986-08-06
Propriétaires de cantines chaudes	1986-08-06
Ministère du Tourisme - Projet de relais touristiques	1986-08-06
Service de la planification routière	1986-08-06
Association des restaurateurs	1986-08-21
Société touristique du Fjord	1986-08-21
Association des cantiniers	1986-09-04

En plus de ces organismes, le Comité a rencontré de façon informelle plusieurs autres intervenants individuels.

CHAPITRE I

1. INTRODUCTION

1.1 Le mandat du Comité de travail

Dans le cadre de l'évaluation des programmes et des modes de fonctionnement du ministère des Transports, le ministre, monsieur Marc-Yvan Côté, a procédé à la création, le 12 juin 1986, d'un Comité chargé du mandat suivant:

"Le Comité est chargé de revoir le rôle du Ministère et sa politique face aux haltes routières.

Il doit étudier entre autres les services offerts, leur utilisation à des fins touristiques, les modalités de fermeture et la remise des haltes aux municipalités."

1.2 Le schéma de travail

Pour rencontrer ses objectifs, le Comité a procédé selon le plan de travail ci-dessous:

- Examen de la politique actuelle du ministère des Transports quant au développement et à l'exploitation du réseau de haltes routières;

- étude de l'ensemble des représentations effectuées auprès du Ministère par les intervenants ou organismes intéressés;

- rencontre avec les principaux intervenants;

- détermination des services devant être fournis dans les haltes routières du ministère des Transports en regard des besoins de l'usager et de la vocation du ministère des Transports;

- formulation des recommandations pour octobre 1986.

1.3 Rôle des haltes routières et politique du ministère des Transports

Depuis le début des années 1960 et avec l'avènement du réseau autoroutier, le ministère des Transports s'est vu dans l'obligation

d'aménager des haltes routières pouvant servir d'endroits de repos à l'usager et ce, pour des raisons de sécurité.

Graduellement, ce réseau de haltes routières s'est étendu des autoroutes aux routes principales et régionales pour atteindre un nombre de 182 unités (annexe 1).

Durant cette même période, la conception de ces infrastructures a évolué pour passer du simple bâtiment rudimentaire en bois, muni de services sanitaires et situé sur un terrain paysager, au bâtiment en pierre et, plus récemment, à un édifice d'architecture moderne regroupant l'ensemble des commodités sanitaires.

Cette évolution s'est toujours effectuée en limitant les services à des unités sanitaires ainsi qu'à des commodités de stationnement et de pique-nique.

L'orientation privilégiée par le ministère des Transports, en matière de haltes routières, est de procurer un havre de sécurité au public voyageur, laissant au secteur privé situé aux principaux carrefours du réseau autoroutier le soin d'assumer les services de restauration et de vente d'essence.

Lors de la construction du réseau autoroutier, le Ministère s'en est tenu à cette approche plutôt que de faire des concessions de commerce dans les haltes routières. Dans ce contexte, le secteur privé a joué efficacement son rôle et a investi dans la construction de restaurants et de stations de service des sommes appréciables, pour assurer aux utilisateurs du réseau autoroutier les services requis.

Faute d'une réglementation appropriée et devant l'absence de moyens d'intervention du ministère des Transports, les haltes routières ont littéralement été envahies par une multitude de commerces qui en ont modifié l'objectif initial énoncé précédemment.

Devant cet état de fait, le Gouvernement a adopté un règlement interdisant tout commerce dans les haltes routières et autres propriétés administrées par le ministère des Transports. Ce règlement, dont l'application relève de la Sûreté du Québec, est en vigueur depuis le 21 août 1986.

Au début de 1984 et après avoir constaté que quelque 96 haltes routières, situées sur le réseau secondaire, n'étaient utilisées qu'à des fins strictement locales, le ministère des Transports amorçait une procédure de délestage.

Pour permettre aux populations locales de continuer à bénéficier de ces immobilisations, le ministère des Transports a convenu d'offrir en priorité la cession de ces équipements aux municipalités concernées.

CHAPITRE II

2. SITUATION ACTUELLE

Actuellement, on constate des réactions à la politique énoncée précédemment. D'une part, des doutes subsistent sur les services minimums que devrait assurer le Ministère dans les haltes routières principales; d'autre part, certaines municipalités font preuve de réticence à acquérir les haltes routières qui leur sont offertes par le Ministère.

Dans ce contexte, le Comité a décidé d'examiner cette problématique en distinguant les services à offrir sur le réseau principal et les modalités de délestage du réseau secondaire.

2.1 Problématique

2.1.1 Réseau principal

a) Aires de repos sécuritaires

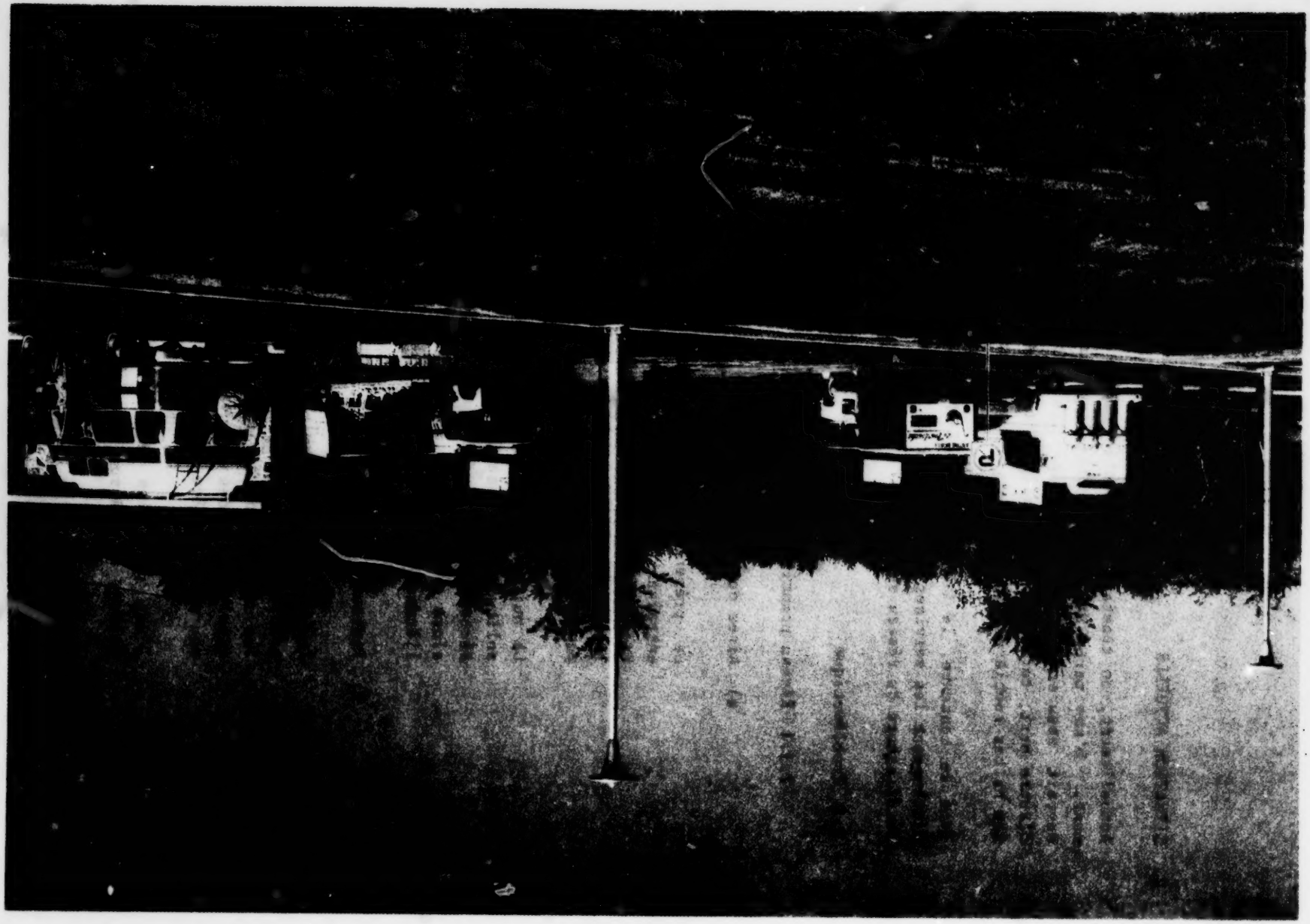
La présence d'une multitude de commerces ambulants, entraînant la réduction des espaces de stationnement et favorisant un certain tumulte, a compromis sérieusement l'objectif fondamental des haltes routières (voir photos pages suivantes).

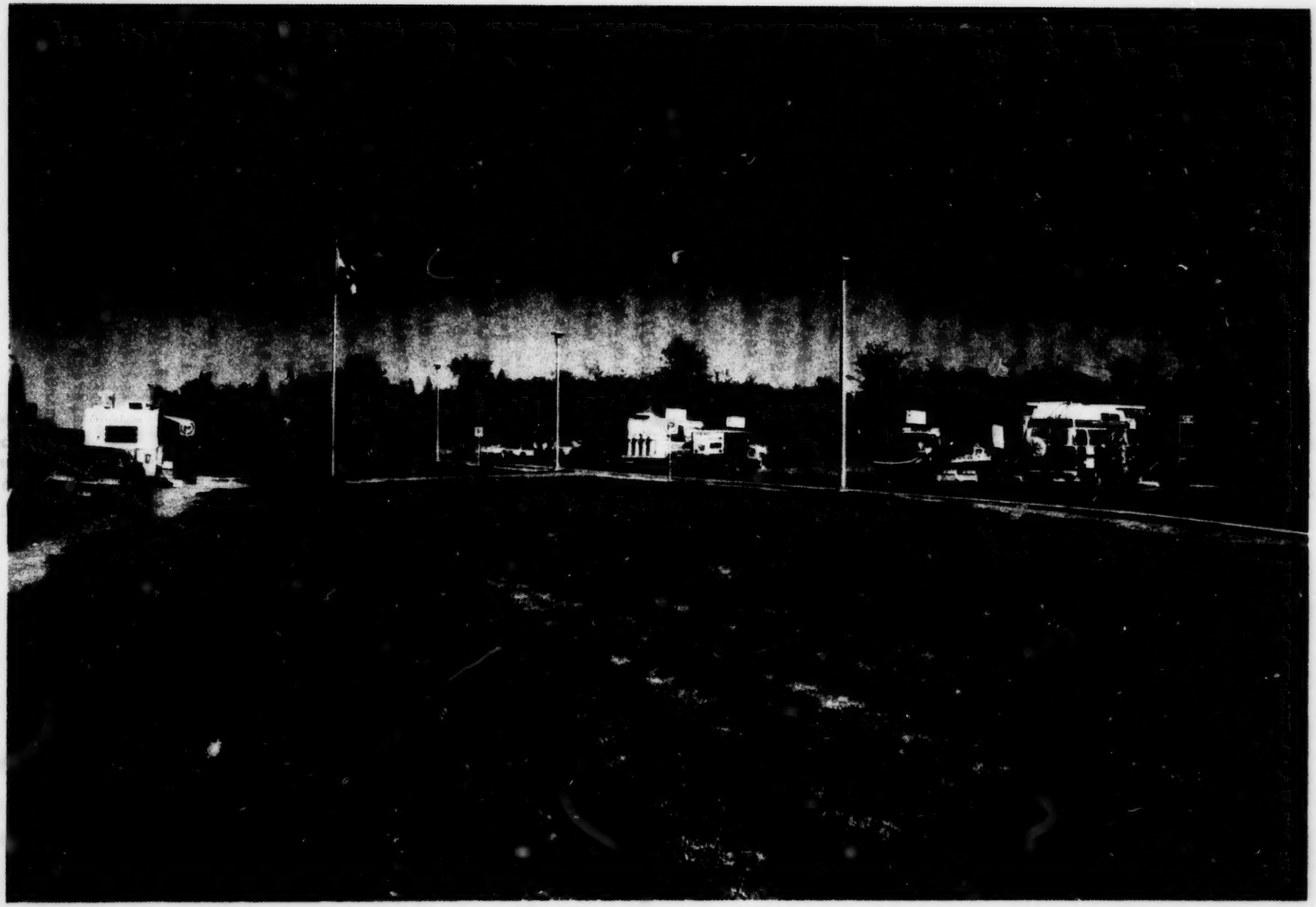
La nuit, la présence de flâneurs alliée au sentiment de solitude, favorise la création d'un climat d'insécurité décourageant souvent l'usager de fréquenter les haltes, alors que c'est un moment où l'automobiliste a particulièrement besoin de repos.

b) Restauration

Les recherches du Comité ainsi que les représentations des principaux intervenants ont démontré les points suivants: les usagers ont besoin d'un service minimal de restauration allant des breuvages aux friandises jusqu'à une nourriture légère et ce, à toute heure du jour.

D'une part, les représentations du Club automobile du Québec, de l'Association du camionnage du Québec inc. et





évidemment de l'Association des cantines mobiles de l'est du Québec confirment cette affirmation (voir annexes 2, 3 et 4).

D'autre part, l'implantation de services de restauration dans les haltes routières peut avoir un effet négatif sur la rentabilité des aménagements privés de restauration adjacents, selon les représentations déjà faites par l'Association des restaurateurs ainsi que par l'Association touristique régionale associée du Québec. Cet effet négatif pourrait évidemment s'accentuer avec l'accroissement des services de restauration donnés dans les haltes routières (voir annexes 5 et 6).

Avant l'entrée en vigueur du décret du 9 juillet 1986, soit avant le 21 août 1986, certains commerces offraient des services de restauration variés en fonction du taux de fréquentation de chaque halte routière.

Sur le plan logistique, les haltes routières actuelles n'ont pas été conçues pour recevoir un équipement de restauration. Si leur installation était envisagée, l'ensemble de cette conception devrait être examiné en fonction des services retenus, principalement sur le plan des espaces de stationnement et de la localisation des services.

De plus, il est à noter que certaines haltes routières ne disposent pas d'eau potable.

Les opérations d'entretien actuelles du Ministère ne sont pas structurées en fonction de la présence de service de restauration. Les contrats d'entretien seraient influencés par l'implantation éventuelle d'un tel service.

c) Information touristique

Le ministère des Transports, en collaboration avec le ministère du Tourisme, a l'intention d'implanter une signalisation touristique à l'intérieur des emprises routières.

Dans un but de complémentarité à cette signalisation, le ministère du Tourisme demande au ministère des Transports

de permettre aux associations touristiques régionales d'installer dans les haltes des panneaux d'information touristique régionale appelés "relais touristiques". Le ministère des Transports a déjà confirmé son accord de principe pour la réalisation de ce projet. Le ministère du Tourisme étudie actuellement la conception de ces panneaux dans le but d'en proposer le projet aux associations touristiques régionales sur une base d'autofinancement par la publication d'annonces. Ce Ministère s'inquiète de la concordance de ce projet avec le règlement du ministère des Transports traitant de l'affichage de publicité dans les haltes routières.

Jusqu'à maintenant, la localisation des panneaux d'information touristique régionale par rapport à l'ensemble des plans d'aménagement de chaque halte n'a pas été définie; il en est de même des responsabilités d'implantation et d'entretien.

d) Vitrines sur l'environnement

Il existe au Service de l'environnement du ministère des Transports un projet préliminaire visant à utiliser certaines haltes routières pour promouvoir les caractéristiques environnementales et écologiques régionales.

Ce projet se distingue du projet de relais touristiques par ses visées principalement éducatrices.

Le véhicule de promotion n'est pas défini et jusqu'à maintenant le projet ne prévoit aucun mode d'autofinancement.

Une étude spécifique a été effectuée dans la région de la Gaspésie et du Bas-Saint-Laurent pour en évaluer la faisabilité.

e) Cabines téléphoniques

Dans plusieurs haltes routières, on retrouve des téléphones publics à proximité desquels sont affichés des renseignements sur les modalités d'appel en cas d'urgence ainsi que sur la localisation de la halte.

D'un autre côté, plusieurs usagers et groupes intermédiaires demandent que ce service soit disponible dans chaque halte, tant pour des questions de sécurité que de communication générale.

Toutefois, il n'existe pas d'inventaire des haltes offrant ce service pas plus que des carrefours où l'automobiliste peut utiliser le téléphone.

Cependant, celui-ci peut déduire, d'après les pictogrammes de signalisation routière, qu'aux endroits où il y a certaines commodités commerciales, il devrait y retrouver le téléphone.

f) Accès à un site panoramique

Certains sites panoramiques présentent un tel intérêt pour l'automobiliste que celui-ci s'y arrête, qu'il y ait ou non une aire de stationnement. C'est pour des raisons de sécurité routière que le ministère des Transports a décidé d'aménager des voies et espaces de stationnement appropriés à la fréquentation suscitée par l'attrait du site.

Dans certains cas, comme le belvédère des "Chutes Montmorency", le taux de fréquentation et la durée du séjour sont tellement élevés que l'absence de commodités sanitaires adéquates crée des difficultés.

Selon un inventaire effectué par le Service de la conservation des chaussées inclus dans le document: "Proposition de remise ou de fermeture de certaines haltes routières" de février 1984, il y aurait quelque 71 belvédères répondant à cette vocation administrés par le ministère des Transports.

2.1.2 Réseau complémentaire

Depuis le début de 1985, le ministère des Transports a amorcé le processus de délestage du réseau complémentaire de haltes.

Plusieurs municipalités ont déjà manifesté un vif intérêt pour acquérir ces infrastructures alors que d'autres aussi nombreuses craignent d'absorber une charge ou responsabilité additionnelle sans compensation financière.

En réalité, l'opération de délestage offre aux municipalités la possibilité d'acquérir à peu de frais et pour des fins municipales, des biens immobiliers significatifs et non seulement une responsabilité additionnelle.

Dans certains cas, les municipalités ont accepté de prendre charge de la halte routière à des conditions diverses d'exploitation en vue d'un autofinancement de l'entretien et ce, conformément à l'approbation du Conseil du trésor spécifiant que ces haltes routières ne doivent être utilisées qu'à des fins municipales.

Certaines municipalités estiment que les haltes qui leur sont offertes desservent principalement le public voyageur et que, dans un contexte de prise en charge par les municipalités, on assistera graduellement à une réduction importante du niveau de service et à la disparition du caractère d'uniformité de ce réseau (annexe 7).

2.1.3 Immobilisation et entretien

Sur le plan des immobilisations, l'on peut estimer que le coût de construction et d'aménagement d'une nouvelle halte routière, incluant les frais d'expropriation, peut varier entre 300 000 $ et 1,5 M $ pour les postes situés en bordure des autoroutes.

Actuellement, le Service de la planification routière étudie des projets de construction de nouvelles haltes en accordant une priorité aux autoroutes 10 et 40, ainsi qu'à certaines routes isolées.

Les disponibilités budgétaires n'ont pas permis jusqu'à maintenant de dégager les sommes nécessaires à la construction des haltes routières prioritaires sur les autoroutes 10 et 40.

De plus, il est logique de croire que, dans le futur, les immobilisations qui devront être consacrées aux haltes routières devront servir principalement à réhabiliter les bâtiments des haltes les plus âgées en les dotant de services appropriés et en réaménageant les immeubles de façon plus fonctionnelle.

Outre le déneigement et le maintien de la chaussée en bon état, les principales opérations d'entretien d'une halte routière comprennent:

- La tonte de gazon;
- l'entretien ménager du bâtiment sanitaire et l'approvisionnement en papier et produits chimiques;
- la cueillette des détritus;
- l'entretien général de l'immeuble;
- la réparation des dommages résultant du vandalisme.

Les systèmes de cueillette des données ne permettent pas de déterminer le coût d'entretien de chaque halte routière. Toutefois, en établissant une moyenne, il a été possible de déduire qu'il en coûte quelque 8 600 $ par année pour exploiter une halte routière (voir annexe 8).

Ce prix pouvant varier de 1 000 $ à 25 000 $ dans les sections les plus fréquentées du réseau autoroutier, on arrive à un grand total de 1 605 000 $ pour les 182 haltes routières en 1985-1986.

Lorsque le Ministère se sera départi des 89 unités composant le réseau complémentaire, ces dépenses diminueront de près de 400 000 $.

L'histogramme ci-joint illustre la variation du coût unitaire d'entretien par région et par district à l'échelle de la province (voir annexe 8).

2.2 Expérience extérieure

Le Comité s'est aussi interrogé sur le type de services offerts dans les haltes routières à l'extérieur du Québec, c'est-à-dire en Ontario, dans certains États américains et en Europe.

D'une façon générale, on a pu relever des pratiques extrêmement différentes d'un endroit à l'autre ainsi que l'absence de politique définie et uniforme en ce domaine.

. Ontario

Dans cette province, il existe deux types de haltes routières, soit: le centre de service commercial donnant des services de restauration et d'approvisionnement en carburant, situé sur l'ensemble du réseau autoroutier, ainsi que la halte routière qualifiée de "primaire" et située sur le réseau de routes principales.

Dans ces dernières haltes, seuls des services sanitaires et de stationnement sont actuellement fournis.

. États-Unis

Dans différents États américains, il existe des haltes routières avec ou sans surveillance, dont les services offerts varient extrêmement d'un endroit à l'autre allant du centre de service à la simple aire de repos non équipée de services sanitaires.

Dans l'État de la Georgie, des essais visant à offrir des services de restauration à partir de machines distributrices ont donné des résultats satisfaisants.

L'exploitation de ces machines a été confiée à l'entreprise privée dans 13 sites différents. Cette opération aurait permis de générer des revenus nets couvrant environ 17 % des frais d'entretien des haltes.

Actuellement, le "Transport Research Board" effectue une étude exhaustive sur la vocation des haltes routières et sur les coûts-bénéfices engendrés par les divers services fournis à l'usager.

Les conclusions de cette étude sont attendues vers 1988 et devraient fournir des indicateurs précieux pour décider des services requis par l'usager.

. Grande-Bretagne

Dans cette partie de l'Europe, on en vient à la conclusion qu'il est nécessaire de prévoir des aires où les voyageurs pourraient se reposer et se rafraîchir.

Un programme d'aménagement d'aires de pique-nique est en cours et, dans certains cas, il est permis à des exploitants privés d'y vendre des rafraîchissements.

On y remarque une fréquentation plus élevée de ces sites et ce, principalement le long des circuits touristiques.

. République fédérale d'Allemagne

Il y existe des aires de service et de repos qui sont espacées d'environ 50 à 100 kilomètres et, selon leur type, leur aménagement se fait conformément à un schéma fonctionnel tandis que les bâtiments sont de dimension normalisée. C'est une société spécifique qui assure et finance l'aménagement de ces sites et en confie l'exploitation à des gérants.

C H A P I T R E I I I

3. ORIENTATIONS ENVISAGÉES

3.1 Réseau principal

a) Aires de repos sécuritaires

Pour contrer le tumulte et la situation anarchique existant actuellement dans les haltes routières, le Comité est d'avis qu'il est essentiel de faire appliquer le règlement régissant le commerce à l'intérieur des haltes routières (voir annexe 9).

Par conséquent, si pour répondre à des services minimums de restauration il s'avérait nécessaire d'autoriser la présence d'une forme spécifique de commerce dans la halte routière, cela devra faire l'objet d'ententes particulières signées par le ministre des Transports.

Ces ententes devraient être suffisamment précises pour limiter les commerces au minimum et fixer les heures d'ouverture, de sorte que l'automobiliste sache à l'avance s'il est en mesure de bénéficier du service.

La nuit, il y aurait avantage à assurer une présence permanente ou sporadique du personnel d'entretien afin d'améliorer le climat de sécurité.

b) Restauration

Dans ce dossier particulier, le Comité a décidé d'examiner les possibilités mentionnées ci-dessous:

- Aucun service de restauration;
- service minimum de restauration;
- service complet de restauration.

i) Aucun service de restauration

Cette première possibilité consiste à ne fournir aucun service de restauration dans les haltes routières et à retourner l'usager aux services existants en périphérie.

Cette solution permet de limiter au minimum les investissements du Ministère tout en protégeant les intérêts des restaurateurs.

En contrepartie, cette solution n'incite pas autant l'usager à prendre le minimum de repos indispensable à sa sécurité et peut entraîner une sous-utilisation des haltes routières existantes.

De plus, dans certaines parties du territoire comme l'autoroute 40, les services offerts par l'entreprise privée sont relativement éloignés les uns des autres et peu perceptibles par l'automobiliste.

Cette avenue perturberait donc les habitudes récemment prises par l'automobiliste d'y retrouver un service minimum de restauration.

ii) Service minimum de restauration

Une première difficulté consiste pour le Comité à définir le service minimum de restauration requis par l'usager qui ne s'arrête que quelques minutes dans la halte routière.

Cela peut comprendre des breuvages, des friandises, des fruits, des sandwichs, jusqu'aux frites et à la nourriture préparée sur place. Dans le cas où il s'agit d'aliments périssables préparés sur place, le contrôle de leur qualité devrait être des plus rigoureux et conforme aux règlements en vigueur.

De plus, dans ce cas, l'équipement requis dans la halte est plus complexe et nécessite une installation plus élaborée.

Il a été constaté que pour certaines haltes routières disposant déjà d'eau courante impropre à la consommation, il demeure encore trop onéreux de fournir de l'eau potable. Des dispositions devront être prévues pour interdire l'utilisation de l'eau courante à des fins de consommation et ce, même si des services de restauration étaient prévus sur la halte.

Dans ce contexte et compte tenu des représentations fournies, le Comité croit que le service minimum de restauration devrait se limiter à la nourriture dite "froide", c'est-à-dire à une nourriture préparée à l'extérieur de la halte routière et vendue sur place, emballée, réchauffée ou non et excluant la vente d'alcool.

Il s'agit principalement des aliments suivants:

- Breuvages;
- fruits;
- gâteaux;
- friandises;
- sandwichs.

Sans égard au type d'équipement requis, la restauration froide nécessite la présence d'un préposé au service à des heures qui, d'une part, doivent convenir à l'usager et, d'autre part, assurent une certaine rentabilité de l'entreprise.

Ce service pourrait être offert sur une base de 24 heures sur 24 dans certaines haltes stratégiques entre Québec et Montréal sur l'autoroute 20 et l'autoroute 40, et selon l'horaire suivant pour les autres autoroutes:

. Période estivale - 6 h à 01 h.
. Période hivernale - 7 h à 23 h.

Tous les produits vendus par l'entreprise ainsi que les prix demandés devraient être affichés.

La qualité des produits périssables devrait être soumise à l'inspection et à l'approbation régulière des représentants du ministère de l'Agriculture et des Pêcheries et, lors de la préparation des aliments, une date d'expiration devrait être indiquée sur le contenant.

L'équipement de conservation et de vente devrait être maintenu dans un état de salubrité exemplaire et les préposés à la vente habillés proprement et d'une façon appropriée à la nature du service fourni.

Dans le cas de la monnaie américaine, le taux de change devrait être celui établi par la Banque du Canada la veille de la journée d'opération et il devrait être affiché à la vue du client.

Sur le plan de la responsabilité, le fournisseur devrait détenir une assurance d'au moins 1,0 M $ contre tout dommage résultant de l'opération de son commerce et de ses responsabilités d'entretien.

L'opération de ces centres de distribution de nourriture froide entraînant des travaux d'entretien additionnels pour le Ministère, il serait opportun dans un premier temps d'inciter le concessionnaire à l'exécution de certaines tâches d'entretien, c'est-à-dire celles découlant en grande partie de l'opération du commerce comme le ramassage des détritus, la vidange des poubelles, etc.

Dans un deuxième temps, lorsque les contrats actuels du Ministère seront échus, il serait possible d'inclure les travaux normalement dévolus à ces entrepreneurs dans le contrat même du concessionnaire.

Pour offrir ces services, plusieurs hypothèses d'équipement peuvent être envisagées, soit:

- Les machines distributrices;
- les comptoirs-lunchs;
- les cantines mobiles.

. <u>Machines distributrices</u>

Les expériences américaines effectuées dans l'État de la Georgie ont démontré qu'il se produisait peu d'actes de vandalisme sur ces machines. Toutefois, il est important de noter que leur opération a nécessité l'aménagement de kiosques particuliers pour abriter ces postes de distribution et pour permettre de les fermer lorsqu'il n'y a plus de préposé présent dans la halte routière.

Celui-ci peut à la fois assurer la surveillance de l'ensemble de la halte et fournir de la monnaie aux usagers.

Avantage

- Le préposé à l'entretien dispose de plus de temps pour vaquer aux opérations d'entretien de la halte.

Inconvénients

- Nécessite un emplacement et un investissement de la part du ministère des Transports;

- nécessite la présence d'un préposé au service pour la monnaie et pour prévenir le vandalisme;

- cet équipement est relativement délicat à opérer.

De plus, un contrôle rigoureux devrait être effectué pour vérifier la fréquence de remplacement des aliments périssables à l'intérieur des distributrices.

- Comptoirs-lunchs

Une annexe au bâtiment existant pourrait être aménagée ou un édifice préfabriqué installé en vue de fournir les services de restauration froide mentionnés précédemment.

Ce bâtiment, de dimension réduite, serait fourni à l'exploitant pour lui permettre de remiser son équipement de conservation et de réchauffage et d'être à l'abri des intempéries pour donner le service.

Avantage

- Permet d'assurer un minimum d'uniformité entre les haltes routières et d'être facilement démantelables dans l'éventualité où il s'avérerait nécessaire d'interrompre ce service.

Inconvénients

- Nécessite un investissement de la part du Ministère et multiplie les opérations d'entretien de l'immeuble;

- cet immeuble sans surveillance représente un attrait supplémentaire pour le brigandage et le vandalisme.

- Cantines mobiles

L'utilisation de cantines mobiles doit être régie de telle sorte que les véhicules soient uniformes et localisés à un endroit spécifique dans la halte routière. Cet endroit doit, de préférence, être éloigné des bâtiments sanitaires pour éviter que la cantine ne sollicite les usagers.

Avantages

- Ne nécessite aucun investissement de la part du Ministère;

- permet de retirer cet équipement du site de la halte dès sa fermeture;

- ne nécessite pour opérer qu'une source d'approvisionnement électrique de 110 volts.

De plus, il est à noter que le Ministère pourrait exiger que la cantine mobile soit conçue pour le service au comptoir. Cet aménagement présente l'avantage d'être plus confortable et d'offrir plus de sécurité pour le préposé durant les périodes froides et la nuit.

Inconvénients

- Difficulté d'assurer un équipement qui respectera le caractère d'uniformité des haltes routières et ne détruira pas le cachet esthétique du site;

- le préposé au service est exposé aux intempéries;

- risque de retrouver les cantines mobiles à différents endroits dans la halte routière.

Dans le cas particulier de ces cantines, l'inscription du permis ainsi que la raison sociale devraient apparaître sur le véhicule et, pour la période hivernale, un auvent pourrait protéger le cantinier des intempéries.

Toutefois, cet abri ne devrait pas occuper plus d'un espace additionnel de stationnement et son chauffage ne pourrait être assuré à même la source d'énergie du Ministère.

iii) Création de centres de services

Cette hypothèse consiste en la création de superhaltes routières localisées en des points intermédiaires stratégiques, et visant à fournir à l'usager des services complets de restauration accompagnés d'approvisionnement en carburant et d'autres services généralement offerts dans ces centres.

Ceux-ci seraient limités aux autoroutes importantes (autoroutes 20, 10, 40, 15) et ressembleraient à ceux existants au Québec, à la Porte du Nord et à Berthier, ainsi que sur le réseau autoroutier de la province de l'Ontario.

L'emplacement de ces centres de services, incluant la construction des voies d'accès et de sorties, serait offert par le ministère des Transports en concession aux grandes compagnies pétrolières qui, de leur côté, verraient à administrer l'ensemble des services comprenant la restauration et l'approvisionnement en carburant.

Ces contrats de concession prévoient généralement que l'entretien de l'ensemble du site, excluant les voies d'accès, sont à la charge du concessionnaire et le tout contre paiement d'un loyer et d'une part du chiffre d'affaires de l'entreprise au ministère des Transports du Québec.

De plus, après une période de 20 ans, le Ministère deviendrait propriétaire de l'ensemble des installations du site.

Avantages

- Assure à l'usager un service complet de restauration et d'approvisionnement en carburant à proximité de l'autoroute et d'accès rapide;

- représente une source de revenus importante pour le Ministère (revenus nets d'environ 190 000 $ en 1985);

- contribue à accroître le sentiment de sécurité de l'usager et incite celui-ci à une halte passagère;

- peut regrouper facilement d'autres services comme l'information touristique, l'information environnementale, les services téléphoniques, les services de dépannage, etc.

Inconvénients

- Pourrait nuire aux services de restauration déjà existants le long des principales autoroutes;

- est contraire à l'orientation générale du ministère des Transports du Québec concernant la construction des infrastructures routières;

- le Gouvernement devrait investir des sommes considérables pour l'aménagement du site des infrastructures et des voies d'accès (1,5 M $ à 2,0 M $).

c) Information touristique

Les membres du Comité sont d'avis qu'il y a lieu de maintenir le projet expérimental actuellement retenu par le Ministère en vue d'essayer d'implanter des relais touristiques sur 6 haltes routières identifiées par le ministère du Tourisme.

De plus, il y aurait avantage, dans tous les cas, à prévoir l'installation d'une carte routière régionale et provinciale sous un plexiglas, à l'intérieur du hall d'entrée des bâtiments sanitaires de la halte routière.

Ces cartes routières pourraient servir d'information générale sur le réseau routier régional et provincial.

Dans le cadre de cette expérience, il y aurait lieu de préparer un protocole d'entente entre le ministère des Transports et l'Association touristique régionale, en vue de préciser l'ensemble des responsabilités de chacune des parties vis-à-vis l'implantation et l'entretien du relais touristique.

Finalement, un permis spécial devrait être émis par le Ministère si des affiches publicitaires étaient installées sur le relais touristique pour en assurer l'autofinancement.

d) Vitrines sur l'environnement

L'objectif de ce projet se veut éducatif et vise à promouvoir les caractéristiques environnementales et écologiques régionales.

De ce fait, il déborde de la mission du ministère des Transports et ne devrait pas être assumé sans un mode quelconque d'autofinancement.

De plus, son implantation devrait se faire en concertation avec l'Association touristique régionale, de sorte qu'il respecte les objectifs touristiques régionaux et ne vienne pas contrer des sources de financement locales.

e) Cabines téléphoniques

Un inventaire des services téléphoniques existant sur le réseau autoroutier a été récemment effectué et démontre, sans l'ombre d'un doute, que la majeure partie des autoroutes en milieu rural sont dotées à chaque carrefour de services de communications amplement suffisants pour répondre aux besoins de l'usager.

Seule l'autoroute 40 et une partie de l'autoroute 10 semblent présenter des lacunes mineures à ce chapitre.

Dans le cas de l'autoroute 10, la localisation des intersections étant plus espacée, il est difficile d'aménager des services additionnels en des points intermédiaires sans pour autant modifier l'infrastructure routière actuelle.

Dans ce contexte, nous jugeons préférable d'attendre la construction des prochaines haltes routières sur lesquelles pourraient être aménagées des services téléphoniques.

De plus, dans les cas où des cabines téléphoniques sont installées à des endroits où il n'existe aucun autre service de restauration et d'approvisionnement en carburant, il faudrait prévoir l'installation d'un pictogramme indiquant la présence de cabine téléphonique en périphérie de l'autoroute.

Finalement, un inventaire des haltes routières permanentes n'offrant pas de services téléphoniques devrait être complété en vue de prendre entente avec la compagnie de téléphone pour assurer la mise en place et l'entretien de ces services.

f) Accès à un site panoramique

Ce dossier ne semble pas présenter de problèmes sérieux mais démontre qu'un inventaire des sites très fréquentés devrait être effectué en vue de demander aux gestionnaires concernés d'examiner la possibilité d'y implanter des services sanitaires temporaires durant la période de pointe.

3.2 Réseau complémentaire

La politique de délestage du réseau complémentaire de haltes routières établie par le ministère des Transports est adéquate et les membres du Comité croient qu'elle doit être maintenue.

De plus, un effort additionnel devrait être effectué pour sensibiliser les instances locales au fait que le Ministère ne veut pas leur remettre une charge additionnelle mais plutôt leur céder, à des fins municipales, une importante valeur immobilière.

Si malgré tout, ces sites n'intéressent pas la municipalité, le Ministère devrait, comme prévu, entreprendre les démarches nécessaires à la cession de ces infrastructures.

Des représentations particulières ont été faites au Comité mettant en valeur l'importance de certaines haltes sur le plan touristique. Par ailleurs, le Comité est persuadé qu'il appartient aux organismes touristiques régionaux d'exploiter ces infrastructures en concertation avec les instances municipales.

Le Ministère devrait informer les municipalités ayant déjà refusé l'acquisition de ces sites qu'elles pourraient offrir en concession des services de restauration ou autres pour assurer l'autofinancement d'une partie des travaux d'entretien et d'exploitation du site. Ce n'est qu'après cette deuxième vérification auprès des municipalités que le Ministère devrait enclencher les procédures de cession au secteur privé.

Le tableau ci-joint illustre l'état de ce dossier selon les régions (voir annexe 11).

CHAPITRE IV

4. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

4.1 Réseau principal

Premièrement, sur le plan des immobilisations, le Ministère devrait procéder à un inventaire des haltes routières existant sur le réseau principal et nécessitant des travaux de rénovation significatifs, en vue d'intégrer ces travaux à l'intérieur du plan d'équipement du Ministère.

De plus, un effort devrait être poursuivi pour assurer l'implantation en priorité d'au moins deux haltes routières sur l'autoroute 10.

Toutefois, toute nouvelle construction de bâtiment dans des haltes routières devrait s'effectuer selon une architecture qui s'intègre aux décors environnants (voir photos pages suivantes).

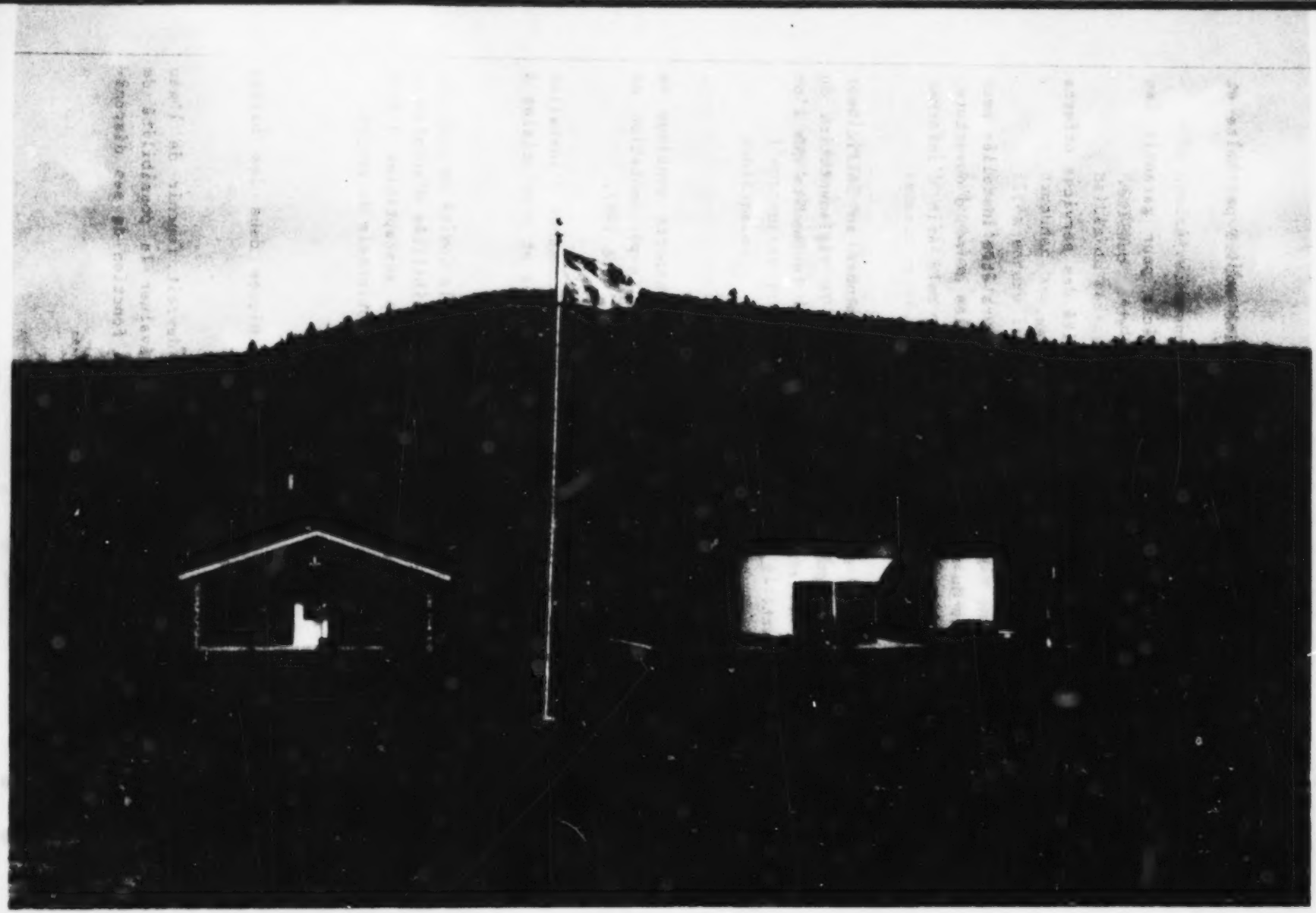
Restauration

Suite à ses consultations et aux représentations qui lui ont été faites, le Comité est d'avis qu'il y a lieu de retrouver dans les haltes routières à la charge du Ministère un service minimum de restauration, tel que décrit précédemment.

Pour maintenir un service minimum de restauration à l'usager et ainsi encourager l'utilisation des haltes routières à des fins de repos, le Ministère devrait, sur une base expérimentale, procéder à la concession par voie d'appels d'offres publics d'un droit d'exploitation de cantines mobiles sur l'autoroute 20, entre Montréal et Rivière-du-Loup, et sur l'autoroute 40, entre Montréal et Québec.

Selon les résultats obtenus, ce service pourra être étendu à l'ensemble des haltes routières du ministère des Transports du Québec.

Cette concession devra s'effectuer sur une base contractuelle et inclure l'ensemble de l'entretien de la halte au fur et à mesure que les contrats d'entretien actuellement en vigueur seront échus.



Ces contrats devront prévoir une seule cantine mobile par halte et préciser sa localisation exacte sur le site.

De plus, ils devront être suffisamment précis pour garantir les heures d'ouverture du service, son uniformité et sa qualité.

Le Ministère devra donc s'assurer de la qualité des services offerts à la population et de l'entretien de ses haltes.

Pour chaque site, une signalisation avancée devra être installée pour indiquer la présence du service de cantine et les heures d'ouverture, ainsi que la distance de la halte suivante, cela afin d'informer convenablement le public voyageur.

Le Comité est d'avis qu'il y a lieu de demander au Solliciteur général d'assurer l'application intégrale de la réglementation du commerce dans les haltes routières afin d'éviter le tumulte que l'on a connu précédemment.

Information touristique

Le Comité recommande que le ministère des Transports continue de collaborer avec le ministère du Tourisme à l'expérimentation de relais touristiques dans 6 haltes routières dès l'été 1987.

En supplément à cette information, le Comité recommande d'installer sous un plexiglas des cartes routières régionales et provinciales à l'intérieur des haltes routières.

Pour le projet de vitrines sur l'environnement, le Comité ne peut que recommander au promoteur d'en examiner les possibilités d'autofinancement en consultant les organismes les plus susceptibles d'être intéressés par les objectifs éducatifs et promotionnels du projet.

Autres services

Prévoir l'installation de cabines téléphoniques dans les haltes routières où il n'y en a pas actuellement.

Idéalement, le ministère des Transports devrait fournir de l'eau potable dans ses haltes routières et réévaluer la possibilité de fournir ce service au moindre coût et en fonction de ses disponibilités.

4.2 Réseau complémentaire

Le Comité recommande de:

- Maintenir la démarche actuellement entreprise de délestage des haltes du réseau complémentaire;

- demander aux gestionnaires régionaux de contacter les municipalités encore indécises quant à l'acquisition de haltes routières, pour les informer qu'il s'agirait non pas d'une nouvelle charge financière mais d'une infrastructure de valeur que le Ministère leur offre avant de procéder à leur fermeture ou à leur cession au secteur privé.

De plus, il y aurait lieu de sensibiliser les municipalités concernées à la possibilité qui leur est offerte d'assurer l'autofinancement de leur entretien par la concession de contrat de restauration à l'entreprise privée en autant que le site soit utilisé à des fins municipales.

APPENDIX

NOT FILMED